

COMITATI DEI PENDOLARI E DEI VIAGGIATORI DEL TPL DELLA LOMBARDIA

La nuova vita (del Trasporto Pubblico Locale) ai tempi del Coronavirus.

Dopo diverse settimane di blocco di tutte le attività non essenziali, Governo e Regioni annunciano che siamo ormai prossimi all'avvio della cosiddetta fase 2 di "coesistenza" col COVID 19, quale inizio del progressivo ritorno alla normalità. Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico, fioriscono ipotesi e richiami a 'cabine di regia', che ci auguriamo composte da persone competenti e, soprattutto, che siano in grado di programmare i servizi in modo da poter raggiungere le attività riaperte garantendo la giusta disponibilità di mezzi ed in sicurezza.

Al di là del giusto interrogativo sui modi e sui tempi della riapertura, al quale la politica non ci ha ancora dato delle risposte chiare, è indubbio che sui mezzi pubblici dovranno essere garantite senza eccezioni le medesime regole di "distanziamento sociale" come nei luoghi di lavoro e, in particolare, che la capacità offerta sui mezzi di trasporto pubblico sia coerente con le ipotesi che circolano di scaglionamento degli ingressi e di estensione dell'arco lavorativo.

Sappiamo che ciò non è avvenuto nei primi giorni di emergenza sanitaria, a causa di grossolani errori nella programmazione dei servizi, sia urbani che extraurbani, e quindi ci auguriamo che gli Enti Regolatori, ed in primis Regione Lombardia, mettano in atto le dovute azioni di controllo sui Gestori dei servizi per evitare che si ripetano situazioni che mettono in pericolo la salute dei viaggiatori.

Sia chiaro che, in questa situazione, sia imprescindibile che debba essere garantito il 100% delle corse sull'intero arco del servizio giornaliero e settimanale.

Invece, leggiamo sul Giorno del 17 aprile scorso che, in un'intervista all'AD di Trenord Piuri, si parla di passare a maggio dal 40% attuale al 60% del volume di servizio, a fronte di un coefficiente di occupazione ridotto al 40% della capienza. Ciò significa che i pendolari si troverebbero ad avere, di fatto, una riduzione dei posti offerti a meno di un quarto, sui medesimi treni ove in tempi normali si superava frequentemente – e di molto – la capacità. Ci domandiamo con quale consapevolezza sui numeri effettivamente in gioco l'AD di Trenord faccia simili affermazioni, ma anche cosa ne pensino il Presidente Fontana, così frettoloso nel voler "ripartire", e l'assessore Terzi.

Ci teniamo pertanto a sottolineare due cose.

Innanzitutto quanto siano fondate le stime dell'AD di Trenord sulla riduzione di capienza, in particolare se consideri i viaggiatori in piedi. Altre stime basate sulla distanza di un metro riducono la capacità dei mezzi, treni ma anche autobus, a un quarto e ad un quinto del valore nominale, ovvero della metà di quanto dice Piuri, per cui non vorremmo che avesse fatto i conti senza l'oste.

Ma soprattutto non deve passare il concetto che sia Trenord a decidere, dando tutto per pacifico e scontato, quanta percentuale dell'Azienda debba essere riattivata o meno, visto che Trenord è un fornitore di servizi la cui titolarità è in capo a Regione Lombardia, la quale è allo stesso tempo responsabile delle modalità di attuazione della "fase 2".

Ma, anche con l'ipotesi ottimistica di Piuri, ci chiediamo ad esempio chi e come garantirà l'accesso ordinato ai treni, quanto questo accesso influirà su eventuali ritardi, e soprattutto come verrà rivisto l'orario a fronte di una probabile espansione degli orari di lavoro verso le prime ore del mattino e le ultime della sera.

Questo ultimo aspetto richiederà più servizi in un arco più grande della giornata: e allora quel 60% potrebbe risultare, anzi con tutta evidenza lo sarà per certo, stimato per difetto. Non tutto sarà smart working, non tutto si potrà spostare di fascia oraria: potremmo trovarci a dover gestire il problema del distanziamento sociale ancora nelle vecchie fasce di punta, almeno finché non vi sarà un nuovo paradigma di vita.

Chiediamo quindi che il dibattito non avvenga solo nelle chiuse stanze del potere, ma si apra al dialogo con la possibilità, da parte nostra, di integrare con le nostre informazioni, conoscenze e competenze di prima mano o raccolte dai Viaggiatori della rete lombarda, quanto si sta avviando per programmare un futuro al TPL.

L'invito, ancora una volta, lo facciamo a Regione Lombardia: siamo la voce dell'ultimo miglio, ascoltiamo quotidianamente i nostri rappresentati, ne raccogliamo le speranze ma anche le legittime Paure. Come rappresentanti dei Viaggiatori e Comitati Lombardi, **sappiamo e vogliamo dire la nostra.**

RAPPRESENTANTI DEI VIAGGIATORI E REFERENTI DEI COMITATI PENDOLARI LOMBARDI

Milano, 20 aprile 2020

COMITATI DEI PENDOLARI E DEI VIAGGIATORI DEL TPL DELLA LOMBARDIA

La nuova vita (del Trasporto Pubblico Locale) ai tempi del Coronavirus.

Firme:

Associazione MI.MO.AL.
Associazione Pendolari Novesi (APN)
Comitato Mobilità Ecosostenibile del Vimercatese
Comitato Pendolari Bergamaschi
Comitato Pendolari Como – Lecco
Comitato PendolariComo
Comitato Pendolari Cremaschi
Comitato Pendolari della Bassa Bergamasca
Comitato Pendolari del Meratese
Comitato Pendolari Gallarate – Milano
Comitato Pendolari linea S6 Milano – Novara
Comitato Pendolari Romano
Comitato Trasporti Lecchese
Comitato pendolari Lecco-Milano
Comitato Viaggiatori e Pendolari della Milano – Asso
Comitato Viaggiatori S9/S11
Comitato Viaggiatori Trenord Nodo di Saronno
Coordinamento Provinciale Pendolari Pavesi
InOrario: Comitato Pendolari linea Mantova Cremona Milano
Pendolino della Brianza – S7 Besanino
Rappresentanti della linea Domodossola – Arona – Milano
#sbiancalafreccia
Comitato Viaggiatori e Pendolari San Zenone al Lambro e comuni limitrofi
UTP – Utenti del Trasporto Pubblico Regione Lombardia

Rappresentanti Regionali dei Viaggiatori:

Franco Aggio
Giorgio Dahò
Stefano Lorenzi
Francesco Ninno
Sara Salmoiraghi